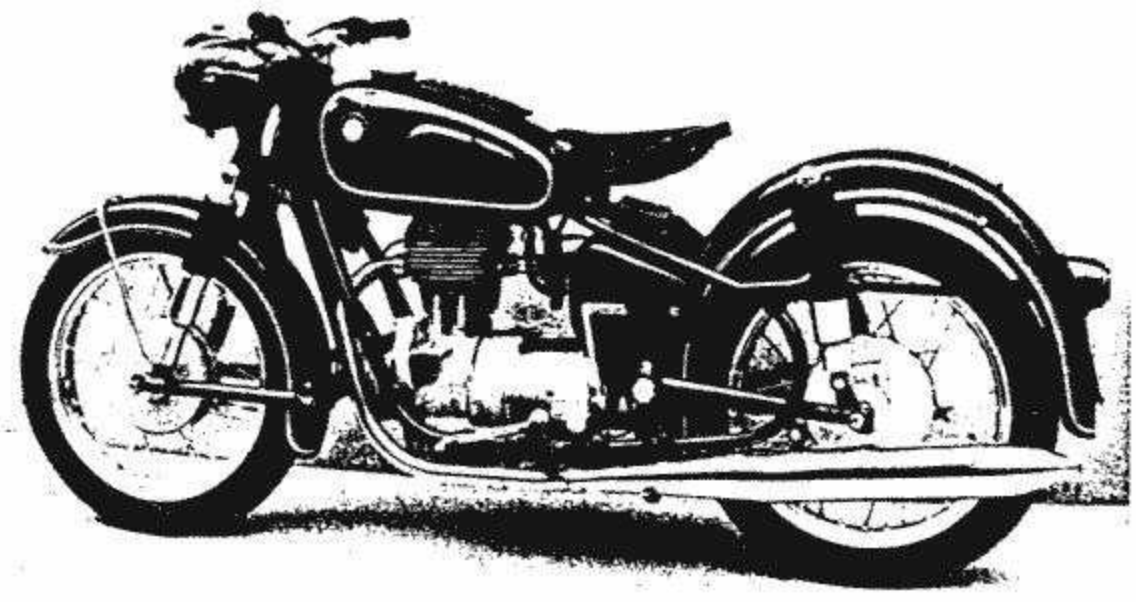
Das MOTORRAD

testete

R 26



Man ist bei BMW schon immer seine eigenen Wege gegangen — mit einer Unbeirrbarkeit, die an das alte Wort erinnert: „Tue recht und scheue niemand." Vor mehr als 30 Jahren fand man eine Linie, die offensichtlich gut war, und dieser Linie ist man treu geblieben. Wenn man weiterentwickelte, so geschah das niemals aus einer Panikstimmung heraus, etwa weil man fürchtete, den Anschluß an eine neue Mode verpaßt zu haben. Bei BMW hat man schon immer die Ruhe behalten — man war fast immer der Zeit so weit voraus, daß die Maschinen mit Recht fortschrittlich genannt werden konnten, man behielt aber auch stets den Kontakt zur konstruktiven Tradition, so daß gerade die BMW-Maschinen schon seit Jahrzehnten auch das Altbewährte und Solide verkörpern. Diese Mischung von Tradition und Fortschritt, die Unempfindlichkeit gegen Modeströmungen, der bewußte Verzicht auf das ganz große Massengeschäft mit ganz niedrigen Preisen, dazu die seit dem Erscheinen der BMW-Maschinen gleichmäßig hohen Sporterfolge — all das gibt den BMWs eine Atmosphäre von Einzigartigkeit.

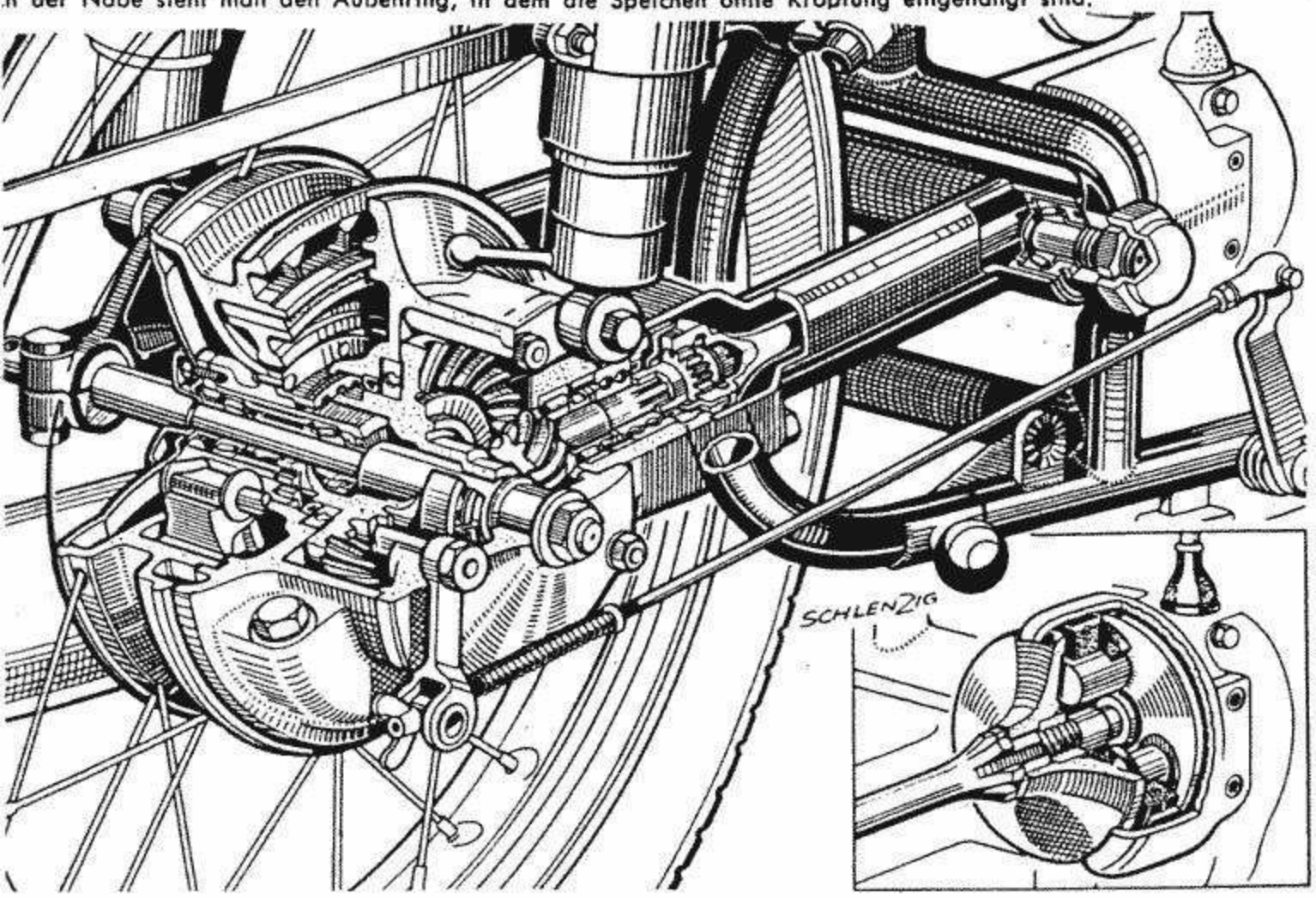
Man kann aber wohl behaupten, daß dieser Ruf noch nie so in Gefahr war, wie in den letzten Jahren. Nicht daß die Sporterfolge oder die Serienqualität etwa nachgelassen hätten — das Problem lag ganz woanders: Die Nachkriegszeit brachte im Motorradbau eine schnelle Folge verschiedener Weiterentwicklungen, die das äußere Bild der Maschinen wie auch ihre konstruktive Anlage weitgehend beeinflußten. Erst die Geradweghinterradfederung, dann Hinterschwinge, Schwinge auch vorn, Vollnabenbremsen, mehr PS und noch mehr PS, bunte Farben, viel Chrom und noch mehr Chrom — da jagte eines das andere, und der ganzen Entwicklung stand eine Käuferschaft gegenüber, die auf alles leicht reagierte, was irgendwie neu war. Und hier zog nun BMW langsam, fast zögernd nach, scheinbar unempfindlich gegen Winke mit noch so dicken Zaunpfählen. Zwar kam die Geradweghinterradfederung, die Vollnabenbremse (und was für eine!), auch Ansauggeräuschdämpfung und einzelne PS — aber wer auf die ganz große, neue Linie wartete, der wurde mit der Zeit ungeduldig. Besonders bei der R 25. Die 250er-Klasse ist nun einmal heute besonders aktuell, und die BMW hatte da doch eigentlich einen angestammten, guten Platz. Die R 24 stand zu ihrer Zeit leistungs- und fahrwerksmäßig auf der Höhe der Klasse, die R 25 zunächst wohl auch, aber dann mußte sie doch immer mehr als eine zwar haltbare und sparsame, aber doch langsam veraltende Maschine gelten, die nur noch qualitätsmäßig zur ersten Garnitur gehörte. Und die sich für ihre 13 PS auch schon ziemlich anstrengen mußte — siehe den „Mohrenkopf".

Man hat bei BMW die Nerven behalten. Noch eine Zwischenlösung, wie die Geradweghinterradfederung es war, kam nicht in Frage. Für eine endgültige Lösung des Schwingenproblems aber brauchte man Zeit. Lange lief die Doppelschwinge an den Rennmaschinen, sogar die käufliche RS bekam erst mal eine Hinterschwinge mit Tele vorn, lange wurde an der Lösung für die großen BMWs gearbeitet, und erst zum Sommer 1956 haben wir jetzt die R 26. Und man kann es gleich sagen: das Warten hat sich gelohnt! Die R 26 bietet ein Fahrwerk, das in der Mittelklasse ein Optimum darstellt und das in manchen Punkten zu einer Neuorientierung zwingt. Die Lösung ist zweifellos nicht billig gewesen, wie alles, was BMW macht — für 2150 DM kann man als Käufer bei einer 250er einiges verlangen. Aber man bekommt es auch!

Wir hatten eigentlich nicht geglaubt, daß die R 26 für uns eine so besonders große Überraschung sein müßte — schließlich hatten wir bereits die R 69 hier. Aber an der R 26 zeigte sich wieder einmal, daß sich die gleichen konstruktiven Mittel an Maschinen verschiedener Leistungsklassen doch auch ganz verschieden auswirken. Was man bei der R 69 noch als notwendig betrachten muß, damit die 35 PS überhaupt ohne Risiko auf die Straße gebracht werden können, das setzt sich bei der R 26 in ganz überragenden Fahrkomfort und ganz außerordentliche Fahrsicherheit um. Hier sind nicht nur Motor und Fahrwerk im Einklang, sondern die Leistung einer 250er kann dies Fahrwerk einfach nicht an seine Grenzen bringen, sofern nicht ein ausgesprochener Tölpel den Lenker in der Hand hat. Aber auch da hat die R 26 Reserven: ihr Fahrwerk sichert unbedingt springfreie Bodenhaftung der Räder — das setzt sich nicht nur in gutes Fahrverhalten um, sondern vor allem auch in außerordentlich sicheres Verhalten der Maschine b e i m B r e m s e n ! An dies Moment denkt man heute selten, wenn man von den Vorteilen einer langhubigen Schwinge spricht, es ist aber zweifellos das Geheimnis der außerordentlichen Gleichmäßigkeit, mit der man bei der R 26 seine Schnitte fährt, gleichgültig, wie der Straßenzustand auch sein mag. Und diese Schnitte sind im Verhältnis zur Reisegeschwindigkeit stets außerordentlich hoch — gleichgültig, ob man bewußt schnell oder bewußt langsam fährt. Mit dieser Maschine gewöhnt man sich unwillkürlich ab, nur mit Rücksicht auf die Fahrbahn immer wieder von der Reisegeschwindigkeit herunterzugehen — es ist einfach nicht mehr nötig, die Maschine ist unbedingt verläßlich. Und sie dokumentiert, daß die PS gar nicht mal so wichtig sind wie das Fahrwerk — ein gutes Fahrwerk spart einfach PS, die man sonst aufwenden müßte, um durch Kraft herauszuholen, was das Fahrverhalten versagt hat.

Wir haben in den letzten Jahren immer wieder Fortschritte konstatieren können, immer wieder wirkten neue Lösungen als Offenbarungen gegenüber dem vorhandenen. Die BMWs aber sind jetzt auf einen Schlag weit in die Front gerückt. Zukünftige Fahrwerkskonstruktionen werden sich an ihrem Standard zu orientieren haben.

echts unten die Schnittzeichnung des Gummielements am vorderen Ende der Kardanwelle, in der Hauptzeichnung berhalb des geschnittenen Rahmenrohrs das Bogenzahnrad mit der darübergreifenden Glocke der Kardanwelle. n der Nabe sieht man den Außenring, in dem die Speichen ohne Kröpfung eingehängt sind.



Diese Eindrücke gehören an den Anfang der Besprechung, denn sie waren während der gesamten Testzeit beherrschend, und sie vertieften sich noch auf der R 50, die wir jetzt schon in der Hand haben. Hier aber zunächst jetzt der eigentliche Test der R 26, schön von Anfang an:

Betrachtet man sich den Aufbau der Maschine, so fällt einem auf, daß BMW hier wieder einmal an eine scheinbar vor Jahren verlassene Linie angeknüpft hat. Wie vor dem Krieg die R 23 den Rohrrahmen wieder aufnahm, den man für Jahre zugunsten des Preßrahmens verlassen hatte, so hat die R 26 wieder die geschlossene Rohrschleife neben dem Hinterrad, die vor dem Krieg die R 5 und ihre Schwestertypen kennzeichnete. Die Anbringung der Hinterschwinge ist ganz unkonventionell: die Federbeine sitzen in fest mit dem Rahmen verbundenen Hülsen, der Kreisbogen der einfedernden Schwinge wird lediglich durch eine Gummilagerung der Stoßdämpfer im oberen Ende der Hülse ausgeglichen, die Federn passen sich ja dem Bogen an. Die Schwinge ist sehr breit in einer Rahmenbrücke gelagert, die Kardanwelle läuft im rechten Schwingenholm. Die Bewegungen der Kardanwelle beim Ein- und Ausfedern werden vorn durch das Gummielement ausgeglichen. Da diese Übertragung vor dem Schwingendrehpunkt liegt, ist noch ein Ausgleich am hinteren Ende der Kardanwelle notwendig. Bei der Geradwegfederung lag da ein regelrechtes Kardangelenk, bei der R 26 ist die Kardanwelle an ihrem Ende als innen verzahnte Glocke ausgebildet, die auf ein fest mit dem Hinterradantrieb verbundenes Bogenzahnrad aufgeschoben ist.

Über die Vorteile des Kardanantriebes braucht man kein Wort mehr zu verlieren. Schwierigkeiten für die Praxis könnten sich lediglich daraus ergeben, daß die Verbindung zwischen Motor und Hinterrad ganz starr ist, während eine Kette stets ein elastisches Übertragungsorgan bildet. Deshalb hat man bei BMW seit langem ein unter Federdruck stehendes Kurvenstück in die Hauptwelle eingebaut, außerdem ist ja das Gummielement zwischen Getriebe und Kardanwelle elastisch. Im Fahrbetrieb wie auch in der Haltbarkeit sind keinerlei Nachteile des Kardanantriebes zu vermerken, wohl aber sind die Vorteile einer vollkommen sicheren und praktisch wartungsfreien Übertragung einleuchtend. Natürlich läßt sich das Hinterrad nicht auf Antippen durchdrehen, aber der damit verbundene Kraftverlust ist im Fahrbetrieb bei Maschinen von der Anlage der BMWs praktisch unbedeutend.

Vorder- und Hinterradschwinge der R 26 haben auffallend hohe und dicke Federbeine. Drin sitzt jeweils eine Tragefeder und ein doppeltwirkender hydraulischer Stoßdämpfer, der, wie erwähnt, oben in Gummi gelagert ist. Gummipuffer am oberen Ende der Stoßdämpfer-Kolbenstangen verhindern einen harten Anschlag bei vollem Einfedern. Für Soziusbetrieb sind die Hinterfedern mit einem Handgriff vorzuspannen, für Seitenwagenbetrieb werden stärkere Federn empfohlen (wir werden uns mit dem Seitenwagenbetrieb noch gesondert befassen). Die hinteren Federbeine sind unten, die vorderen Federbeine oben und unten gummigelagert, die Schwingenlager sind als nachstellbare Kegelrollenlager ausgebildet. Vorn kann man für Seitenwagenbetrieb den Nachlauf verringern, indem man das Schwingenlager vorverlegt — die nichtbenutzte Lagerung ist normalerweise durch einen Gummipfropfen verschlossen. Auch für die obere Lagerung der Federbeine sind zwei Bohrungen vorgesehen, von denen normalerweise die vordere benutzt wird.

Alles in allem ist das eine ebenso einfache wie sorgfältige Anlage, und man muß sich das wirklich einmal näher ansehen — wie zum Beispiel das Tragerohr der Vorderschwinge in der Biegung oval gezogen ist: Die Biegung muß ja hoch liegen, weil die Federbeine lang sein sollen, eine Verstärkungsbrücke würde aber in dieser Höhe den Lenkeinschlag beeinträchtigen und die Maschine nicht gerade verschönern — da greift ein Gedanke in den anderen . . .

Lenkungsdämpfer und feste Seitenwagenanschlüsse sind selbstverständlich, der Tank der R 26 faßt 15 Liter, einschließlich 1,5 Liter Reserve, der Werkzeugbehälter ist endlich wieder oben in den Tank hineingelegt worden, der Sattel hat eine auf Zug beanspruchte Feder; die Federungshärte kann durch wahlweises Einhängen in vorgesehene Löcher verstellt werden. Mir lag die härteste Einstellung am besten.

Die R 26 wird sich mit ihrer langhubigen Federung gut auch für Sitzbank eignen. Pagusa hat uns eine zur Verfügung gestellt; sie traf aber leider zu spät ein.

Als letztes (aber nicht unwichtigstes) Fahrwerkselement sind Räder und Bremsen zu nennen. Die Bremsen sind mit 160 mm ∅ nicht einmal übergroß, aber durch richtige Übersetzung sehr wirkungsvoll, ohne etwa hart zu sein. Man kann jederzeit und bei jeder Geschwindigkeit die Räder zum Pfeifen bringen, ohne dabei die Dosierungsmöglichkeit zu verlieren oder an die Grenze der Reserven zu kommen. 35 mm Belagbreite sichern überdies ausreichende Haltbarkeit. Daß die Bremsen im Durchmesser größer wirken als sie sind, kommt durch die außen herum verlaufende Halterung der Speichen: die Speichen sind nicht gekröpft, Bruchgefahr dürfte damit ausgeschaltet sein. Die R 26 hat das Reifenformat der R 25/3 beibehalten, 3,25—18, jedoch hat sie Leichtmetallfelgen, wie auch die großen BMWs.

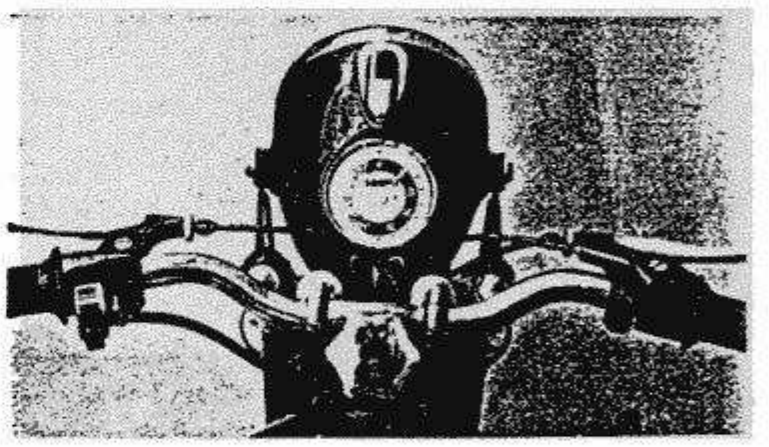
Hinsichtlich Farbgebung hält es BMW mit dem alten Henry Ford, der gesagt haben soll: „Mir ist jede Farbe recht, wenn sie nur schwarz ist." Zweifellos ist schwarz zugleich die praktischste wie auch die vornehmste Farbe, man kann sich die BMWs eigentlich gar nicht anders vorstellen.

und auch die Sparsamkeit in der Ch
ausstattung hat Tradition: diese Maschinen s
eben ein Leben halten und nicht nur
Sommer . . . Womit nicht gesagt wäre, daß
vielleicht doch ein dezentes Silbergrau à la I
Royce den Maschinen stehen könnte!?
zeihung . . .

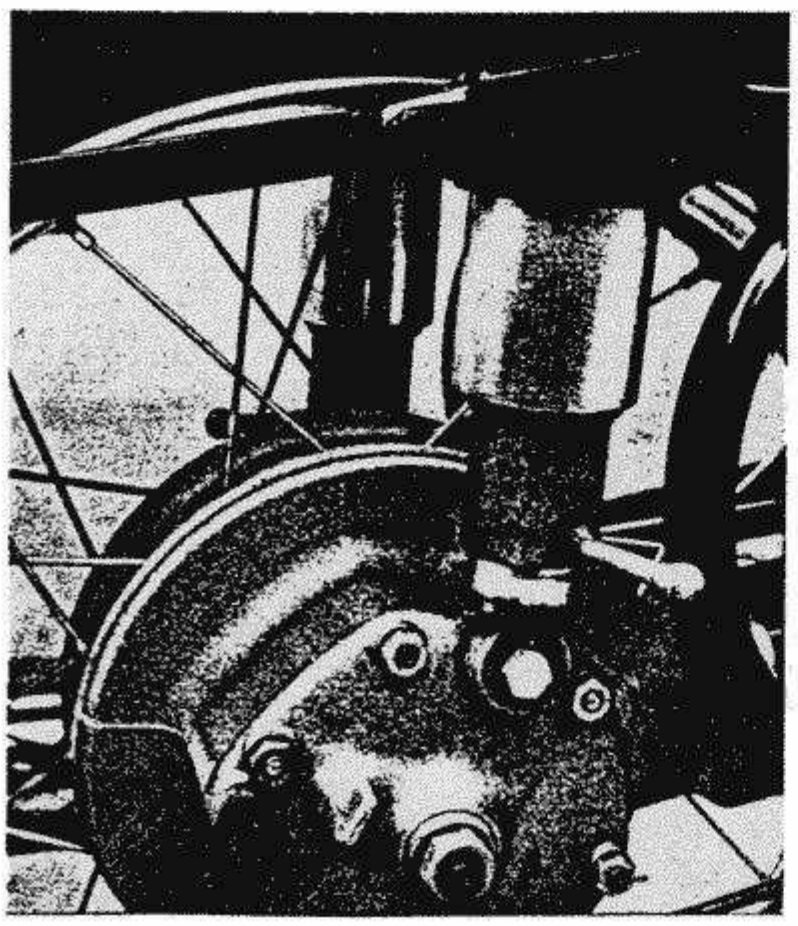
Soweit das Fahrwerk, nun der Motor: Die
lage entspricht vollkommen der R 25/3, geän
wurden lediglich der Zylinderkopf und die
triebestufung. Die Verdichtung beträgt jetzt
statt 7,0, die R 26 hat einen 26er-Vergaser s
des 24er-Vergasers der R 25/3, dementsprech
sind die Kanäle vergrößert und in ihrer Führ
geändert. Äußerlich fällt auf, daß der Ausp
stutzen bei der R 26 schräg nach unten geneigt
während er bei der R 25/3 horizontal ver
Die Rippen des Kopfes sind erheblich verbreit
die Zündkerze ist nach rechts verlegt und
Schwärzung wurde aufgegeben.

Das alles sind keine unerwarteten oder geheim
vollen Maßnahmen, und die Leistungserhöh
entspricht durchaus dem Einsatz: 15 PS
6400 U/min gegenüber 13 PS bei 5800 U/m
Im Getriebe wurde der erste Gang von 6,1:1
5,33:1 und der zweite Gang von 3,0:1 auf 3,0
geändert, die übrigen Daten blieben völlig glei
also III = 2,04:1, IV = 1,54:1 und Getrie
Hinterrad = 4,16:1. Die Stufung im Getrie
entspricht damit bei der R 26 jetzt der in sän
lichen großen BMWs verwendeten Stufung, led
lich die Stufung Getriebe-Hinterrad weicht v
ihnen ab. Die R 26 ist in den unteren Gäng
etwas knapper übersetzt als die R 25/3 — de
entspricht auch, daß für Seitenwagenbetrieb ei
höhere Änderung empfohlen wird als für
Vorgängertype: statt 4,8:1 soll man 5,2:1 übe
setzen, also Zähnezahl 5/26 statt 5/24. Da m
für Seitenwagenbetrieb den Kegelradsatz au
wechseln muß, sollte man sich die Sache sch
bei der Bestellung der Maschine überlegen, de
die Sache wird teurer als ein Kettenritzel, zum
auch ein Tachometer mit anderer Wegdrehzah
andere Hinterfedern und das Umsetzen der Vo

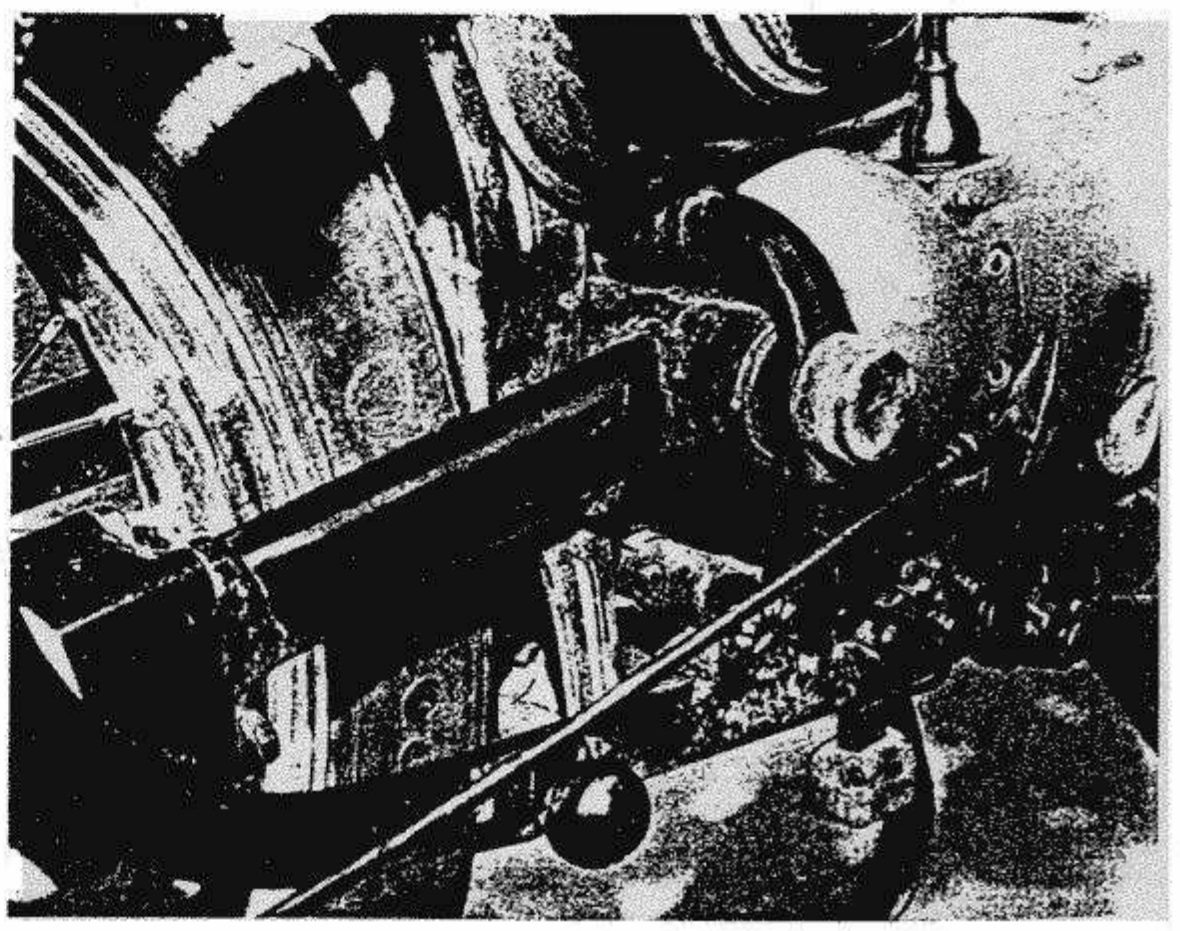
Das typische Bild der BMW-Lenkerpartie. Vorteilhaft Nockengasgriff, Bremszug- und Kupplungszugeinstellur an den Hebeln, große Anzeigeleuchten, Schlüssello durch Schieber verschlossen.

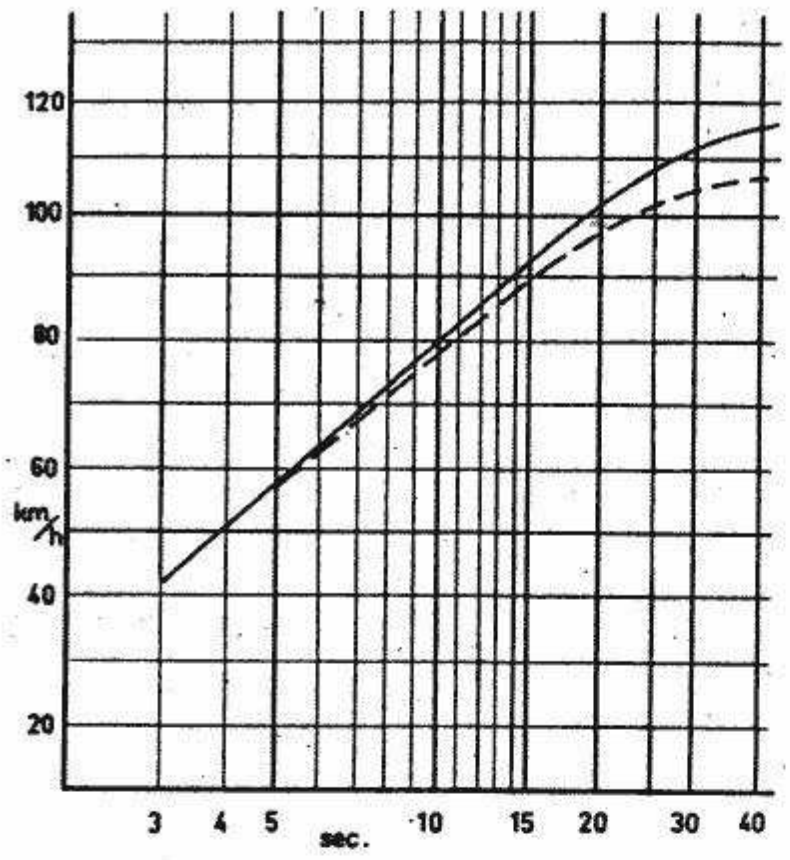


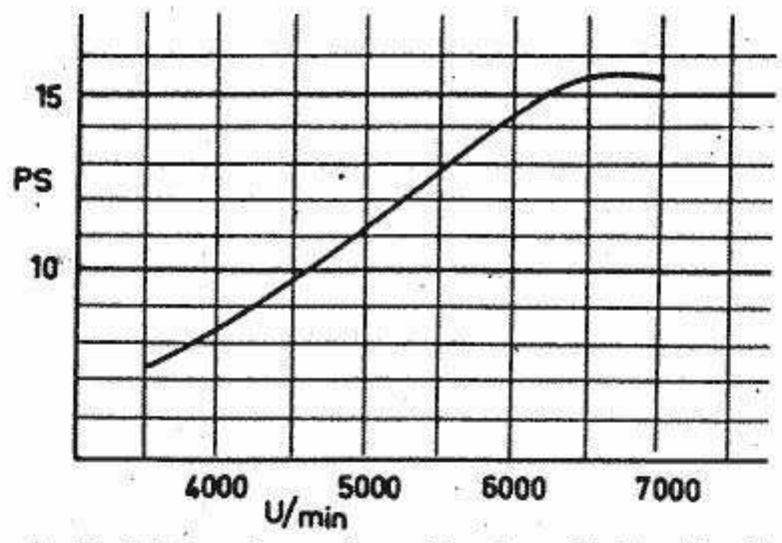
Das helle Feld unten am Federbein zeigt, wie weit die Feder hier für Soziusbelastung vorgespannt ist.



So ist die Hinterschwinge sehr breit in dem überbrückten Rahmen gelagert. Verstellbare Kegelrollenlager.







▲ Die Leistungskurve: Der ruhige Auspuffschlag täuscht darüber hinweg, daß die R 26 mit ihrer Leistung erst bei verhältnismäßig hohen Tourenzahlen ansetzt. Das ist heutzutage nicht bedenklich, man muß es aber wissen, um die Motorcharakteristik zu verstehen.

◀ Die Beschleunigungskurve der R 26 (gestrichelt R 25/3) bietet nicht mehr und nicht weniger, als man von einer modernen 15-PS-250er verlangen kann. Die hohen Durchschnitte kommen aus dem Fahrwerk. – Vorteilhafteste Schaltpunkte bei 25, 55, 80 km/h, ± 10%. Ruckfreie Mindestgeschwindigkeiten in den Gängen 5, 15, 25 km/h!

derschwinge erforderlich sind. Wenn wir das Gespann testen, werden wir im übrigen noch ausführlicher auf die Stufungsfragen auch der Solomaschine eingehen. —

Der lange, durch den Tank geführte Ansaugstutzen der R 25/3 ist weggefallen; die R 26 hat jetzt einen regelrechten Ansauggeräuschdämpfer, der gegenüber der Batterie auf der rechten Seite untergebracht ist. Sonst ist der Motor praktisch unverändert geblieben — nach wie vor hat er die Ölwanne mit dem verhältnismäßig geringen Volumen, nach wie vor die ziemlich enge Öleinfüllöffnung und die nicht besonders gut zugängliche Ablaßschraube. Alles Dinge, an die man sich bei der R 25 seit langem gewöhnt hat, die aber doch bei Gelegenheit beachtet werden sollten — vor allem der Ölinhalt im Motor, denn die R 26 kann gewaltig schnell gefahren werden — das steigert ganz natürlich den Ölverbrauch, und immerhin können da nach 1000 km 80% des Ölwanneninhalts weg sein (Handbuch gibt 0,5 bis 1,0 Liter auf 1000 km an; wir verbrauchten nur ca. 0,7 Liter)! Die durch eine größere Ölwanne eventuell bedingte geringere Bodenfreiheit halte ich noch für das geringste Übel. Die BMWs sind doch immer schon in erster Linie Straßenmaschinen gewesen, und zumindest fährt der überwältigende Prozentsatz der Fahrer ausschließlich im Straßenbetrieb. Gegen italienische Ölwannen ist die der R 26 geradezu noch unterernährt, und irgendein Schutz wird sich wohl auch noch finden lassen.

Sehr vorteilhaft ist der Gasgriff mit dem Nocken — wir bildeten ihn bei der R 69-Besprechung in Heft 7/56, Seite 219, ab. Er vereinigt die Vorteile von Wickel- und Schiebergasgriff — je höher der Schieber gezogen ist, desto weniger Drehweg wird gebraucht.

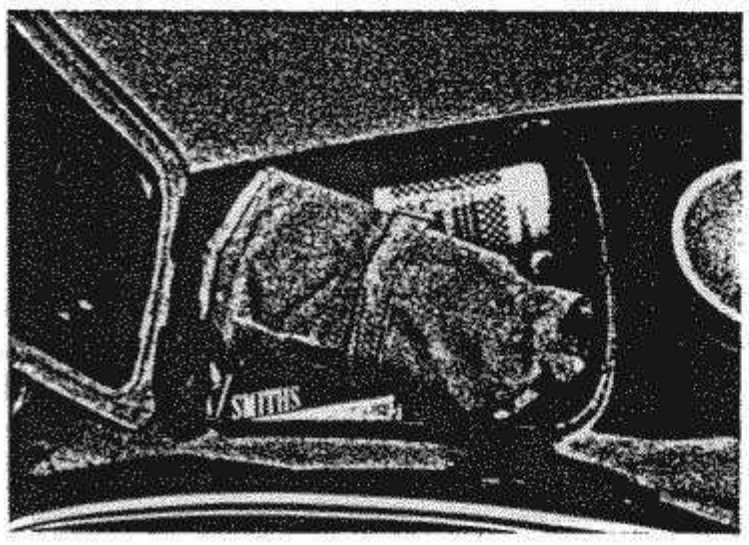
Womit nun die Straßenerfahrungen zu Worte kommen. Als erstes wird man immer gefragt: Geht sie 128, wie im Prospekt?! Worauf ich die Prospektschreiber nur in die tiefste Hölle verwünschen kann. Natürlich geht die R 26 im extremsten, allerbesten Falle mit angelegten Ohren und wenn sie vollkommen in Ordnung ist 128 km/h. Aber diese Zahl legt doch auch den ganzen Widersinn der gegenwärtigen, übersteigerten Prospekt-Spitzen bloß. Wenn man da nicht Zahl gegen Zahl ausspielte, sondern gar nichts schriebe, wie in England selbstverständlich üblich, dann könnte man auch mit einem viel verständnisvolleren Publikum rechnen. Soundsoviel PS müssen soundsoviel km/h geben — in Relation zum Fahrergewicht, seiner Kleidung und seiner Körperhaltung; das wäre die Wahrheit — aber wer will schon die Wahrheit hören?! Nach dieser Rechnung könnte man unter Fachleuten in aller Ruhe sagen: die R 26 muß mit ihren 15 PS unbedingt gut sein für sitzend 110 ± 5%, und liegend könnte man an die 125 kommen. Wenn sie da noch weiterdreht, dann bringt dich das geringste Autobahngefälle oder etwas Schiebewind allemal an 130 — und wenn du es eiliger hast, dann kaufe dir gleich die R 50. Würde man sagen — wie die Dinge aber jetzt liegen, werden runde Zahlen verlangt. Und es wäre ja auch ungerecht, wenn man verlangen würde, daß ein Werk die Zahlen einer irgendwie nicht hundertprozentigen Maschine bringt. So steht dann eben im Prospekt die durchaus ehrlich gemessene, aber eben optimale Zahl — und sie macht nur die Pferde scheu. Das gilt nicht nur für BMW, sondern ausnahmslos für sämtliche Motorradbauer. Im Prospekt müßte stehen: „Gut für soundsoviel bis soundsoviel km/h" — die Typwertung, seinerzeit entstanden und ungemein wichtig als Regulativ, wird mißverstanden, wenn man die ermittelten Werte nicht deutlich als Höchstwerte kennzeichnet. Nun habe ich aber die R 26 doch gemessen: meine Testmaschine ging liegend 122 km/h und sitzend 114 — laßt euch nicht von Angebern irre machen, die gleich mit den 135 km/h ihrer 250er protzen. Die Tachos nämlich, die besagen manches, nur leider meist nicht die echte Spitze. Was man auch daraus ersieht, daß ich mit der Test-R 26 sämtlichen Zweiradfahrern abseits der Autobahn auf und davon gefahren bin. Auf 2500 Landstraßenkilometer durch kein Motorrad überholt — was willst du mehr ... Und die gemessenen Zahlen beweisen immerhin, daß die R 26 mindestens ihre 15 PS drin hat.

Der Motor macht, wie gesagt, einen durchaus gesunden Eindruck, er springt nach Tupfen unbedingt auf den ersten Tritt an, und er ist so unerhört leise, mechanisch wie im Ansaugen und im Auspuff, daß diese geringe Lautstärke geradezu eine Verkehrsgefahr bedeutet. Denn es ist ja Hupverbot, kein Mensch aber vermutet ein derart leises Motorrad — und man selbst hat sich auch schon daran gewöhnt, daß die Leute einen bemerken. Wenn das Geräuschniveau der R 26 mal für alle Motorräder zur Norm wird, werden die Fahrverbote von selbst fallen ...

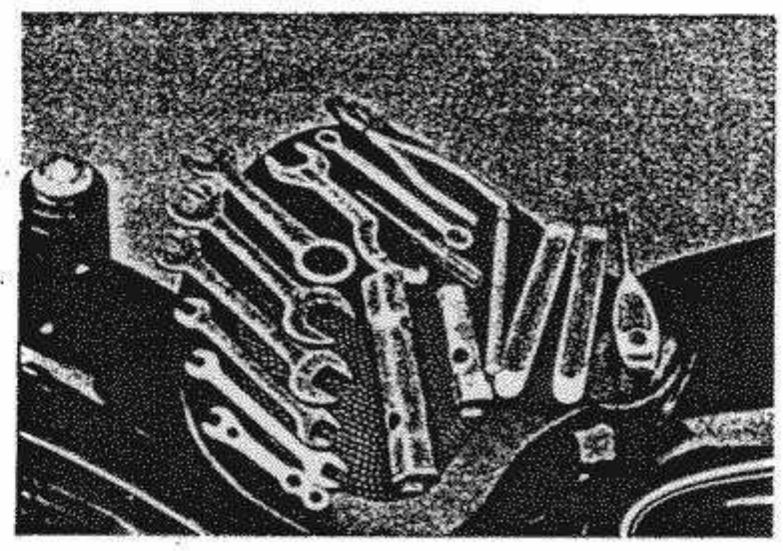
Der Unterschied zur R 25/3, um wieder auf dies aktuellste Thema zurückzukommen: die Maschine dreht da noch weiter hoch, wo die R 25/3 Schluß machte. Und die R 26 hat aber durchaus nichts von dem verloren, was man an der R 25 schätzte. Sie hat sozusagen einen Motor mit zwei Gesichtern: Unten zieht sie durch die enormen Schwungmassen ganz gleichmäßig, wie ein Bulldog. Man kann im Vierten mit 30 km/h quer durch eine ganze Stadt tuckern, ohne daß der Motor auch nur einmal ruckt oder patscht oder sich sonstwie dumm benimmt. Diese Schwungmasse will aber auch in Bewegung gebracht sein: Von ganz unten rauf beschleunigt die R 26 nicht so spontan, wie man es anderswo gewöhnt ist. Aber der Tucketuck-Fahrer merkt das ja gar nicht — und wenn ein Sportler auf der Maschine sitzt, dann gewöhnt er sich bald daran, die beiden Seiten der Maschine immer am richtigen Platz auszunutzen: Draußen auf der Landstraße haute er bei mindestens 70—75 km/h schon in den Dritten herunter und schon bei 55—60 in den zweiten. Da reißt der Motor einen enorm kraftvoll hoch, tadellos beim Überholen, tadellos auch am Berg. Und in der Stadt, da hängt man sich eben bummelnd an die Schwungmasse.

Die R 26 ist eine wirklich schnelle Maschine, vor allem durch die Drehfreudigkeit nach oben hinaus. Und das Werk hat vorsorglich schon Schaltpunkte ins Tacho gemalt, damit man nicht unnötig die Ventile schnattern läßt. Denn der Motor soll ja ziehen und nicht sinnlos heulen. Die Schaltpunkte sind durchaus beachtenswert, da die Maschine im kleineren Gang darüber hinaus kaum mehr bringt als im großen — man wird bald selbst merken, wo die Grenzen liegen. Schalttechnik: Der Erste liegt tief unten im Keller. Er ist bloß zum Anschubsen da, dann zieht man gleich im Zweiten weiter. Schaltung sehr exakt, Schaltpause nach oben und Zwischengas nach unten erwünscht wie bei allen BMWs. Leerlauf exakt einrastend. Im Ersten nicht überdrehen lassen — dann müßte man auch zum

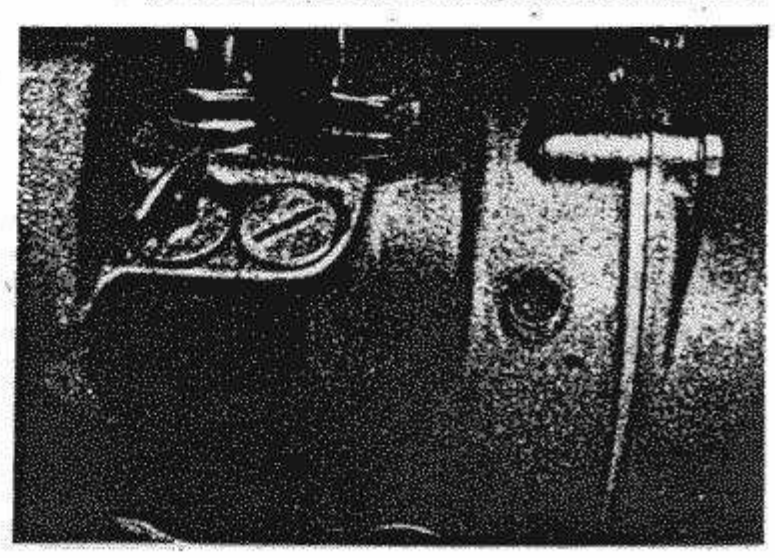
n den Werkzeugkasten geht wirklich etwas hinein: zu Verkzeug, Flickzeug und Reservekerze würde noch mehr assen.



Das ist das Werkzeug der R 26: reichhaltig und von guter Qualität. Vorbildlich!



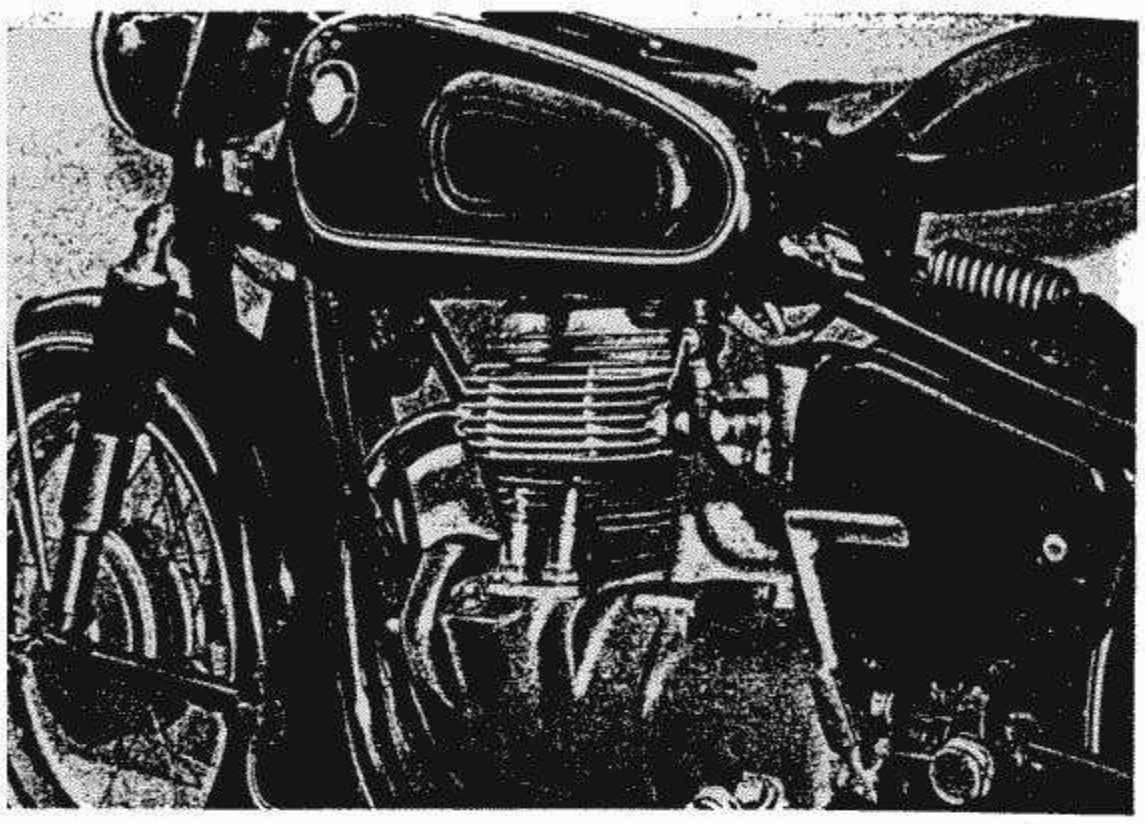
Links die Öleinfüllschraube mit dem Meßstab dran. Rechts das Schauloch für die Schwungradstellung beim Zündeinstellen, normalerweise mit Gummipfropfen verschlossen.



Schalten eine reichlich lange Pause einlegen. Die Kupplung faßt sehr kurz — eine ausgesprochene Fingerspitzensache. Anfängern bleibt die Luft weg, wenn die Schwungmasse die Maschine beim Start oder beim Schalten hochreißt.

Thermisch ist der Motor absolut gesund, er läuft allenfalls mal nach langer Autojagerei um höchstens zwei Takte nach, die Kerze (240) sah stets gut aus. Die Testmaschine hat keinerlei Pflegearbeit außer dem Ölnachfüllen verlangt, jedoch hatte BMW das Pech, daß ausgerechnet bei uns ein ganz seltener Schaden auftrat: offenbar durch Ringbruch hängte sich der Kolben kurz auf. Man braucht das gar nicht zu verschweigen — es ist eine reine Garantiesache (km-Stand um 2000), die in den allerbesten Familien vorkommen kann, dazu ist die Garantie eben da. Ich erwähne die Tatsache nur, um eine andere hervorzuheben: An dieser Maschine ist das Pannenrisiko denkbar gering, und als ich im Handbuch nach Pannentips suchte, da fand ich keine. Offenbar hält man es wie bei Rolls Royce und Lincoln und ähnlich feinen Kreisen: Bei uns geht nichts kaputt. Und wahrhaftig, als ich mir dann mal zusammenstellte, was wohl im Störungskatalog stehen könnte, so ist das bei einem derartigen Viertakter ja wahrhaftig ziemlich wenig — und das meiste weit hergeholt. Vorausgesetzt, daß man ihn normal pflegt.

Aber wir sprachen ja von Geschwindigkeiten, und da muß ich jetzt nochmal auf das Fahrverhalten kommen: Diese BMW fährt sich wie ein Auto — und ich weiß, was ich damit sage. Was nämlich das Auto bis dato noch von den meisten Motorrädern unterscheidet, ist die einwandfreie Radhaftung am Boden — und eben die ist bei der BMW gesichert. Da gibt es keine Stempelei in der Kurve, kein Hacken der Federung beim scharfen Bremsen, keine Unsicherheit in der Lenkung auf Schlaglochserien, kein Springen über Buckel. Man kann Gas stehenlassen, wo und wie man will, die Maschine ist stets verläßlich. Und wenn's wirklich einmal brennt, dann legt man sie in die Kurve, bis man sich wie ein Steilwandfahrer vorkommt. Sie geht nicht weg! Nur dadurch ist es zu erklären, daß meine Landstraßendurchschnitte um die 85 km/h — also 85 in einer Stunde ehrlich zurückgelegte km — pendelten, während normalerweise eine gute 250er bei mir knapp 80 km/h und meist weniger bringt. Ich weiß, daß es Leute gibt, die diese Schnitte gering nennen, weil sie ach so viel schneller fahren. Aber sie haben keine Stoppuhr in der Tasche, und sie neutralisieren wohl alle langsameren Zwischenstrecken. Auf jeden Fall ist ein Schnitt von über 75 km/h auch heutzutage nur zu erreichen, wenn man eine Strecke gut kennt und fahrerisch wirklich im Training ist. Die hohen Schnitte mit der R 26 sprechen daher unbedingt für die Maschine! Und jeder Fahrer spürt, woran das liegt! Einzige Beeinträchtigung der Fahrleistung auf Langstrecken sind Vibrationen, die vom Motor her im Lenker zu spüren



Aus dieser Perspektive sieht man deutlich die verbreiterten Kühlrippen mit den eingegossenen Überbrückungen. Bei der R 25 lag die Kerze links.

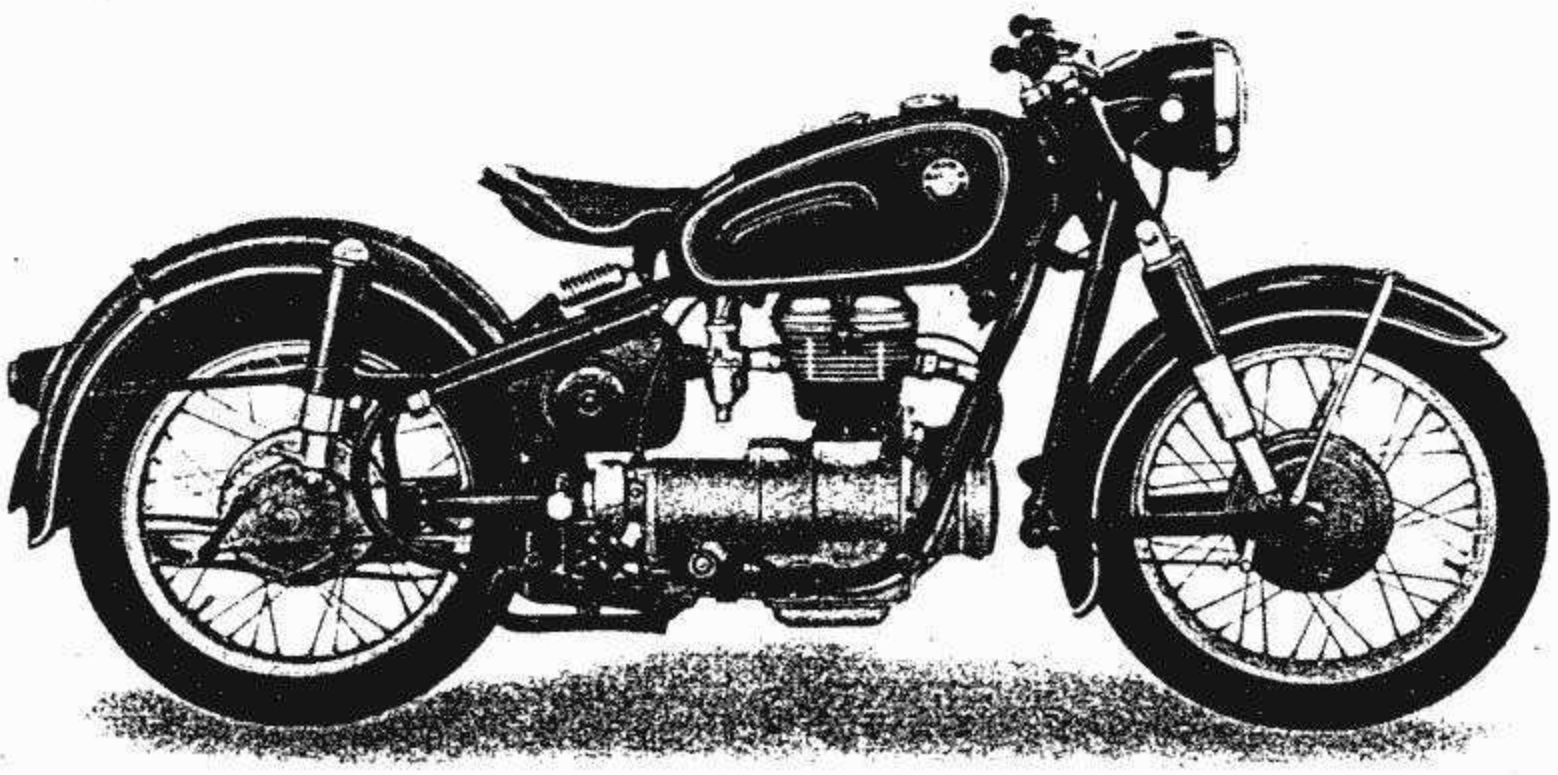
sind. Niemand wird zwar vom Einzylinder-Viertakter etwa den Turbinenlauf des Zweitakt-Twins verlangen, man merkt eben, daß man eine Maschine unter sich hat. Aber bei den Vibrationen meiner R 6 ist gewiß noch etwas abzubauen, zumindest sollten sie nicht in einer Frequenz liegen, die bei Dauervollgas das Blut in den Fingern zu Selterswasser macht. BMW versicherte mir aber ausdrücklich, daß es sich bei derartig fühlbaren Vibrationen um eine spezielle Eigenschaft gerade meiner Testmaschine handeln müsse.

Die Sitzposition auf der R 26 ist eine Sache für sich. Wenn die Maschine mir gehört hätte, so hätte ich mir einen weiter zurückgezogenen Lenker besorgt. An die 650 mm gewöhnt man sich schnell — immerhin ist die R 26 durchaus kein kleines Motorrad, sondern man merkt schon, daß man etwas unter sich hat. Aber der Lenker liegt für meine 1.67 m entschieden zu weit vorn. Bei den großen BMWs rückt man schon durch die Zylinder ganz von selbst in die nötige Hockstellung, aber bei der R 26 scheint sie mir nur dadurch bedingt zu sein, daß die BMW-Einfahrer eben an die „große" Sitzposition gewöhnt sind. Man weicht sozusagen vor Zylindern aus, die gar nicht da sind. Das Werk sollte sich noch mal mit der Sache befassen, denn schon an der R 25/3 wurde die Sache des öfteren von Lesern kritisiert. Und noch einen kleinen Wunsch: Wer sich eine solche Maschine kauft, der liebt sie. Und da wird ihn stören, daß er beim Antreten unweigerlich auf die Dauer mit der Fußspitze den Batteriekastendeckel zerkratzt. Wie wäre es mit einer Gummiplatte? Die könnte doch im Preis drin sein — und wenn man gerade beim Spendieren ist, vielleicht auch noch eine Seitenstütze, zumindest als Zubehör zum Extrapreis. Was übrigens keine Kritik am Ständer sein soll, er hebt nur etwas sehr hoch aus — was man beim Radwechsel um so mehr schätzt. Der ist überhaupt kein Problem, es ist die einfachste und exakteste Lösung, die wir überhaupt bei einem unserer Motorräder kennen. Aufklappbares Schutzblech, Bremse liegt ohne weiteres frei, Bremszug braucht nicht ausgehängt zu werden, keine Spurnachstellung — das ist schon was fürs Geld!

A propos Geld: Kraftstoffverbrauch über die gesamte Teststrecke war eine Überraschung — nur 4,3 Liter auf 100 km/h. Eine Zwischenmessung ergab für Autobahnjagerei 4,6 Liter, aber obwohl die Maschine auf allen Überlandfahrten aufs gröbste geschunden und gejagt wurde, drückten die Brötchenholfahrten in der Stadt mit der Freude am Tucketuck-Fahren à la Bulldog den Gesamtverbrauch eben doch erheblich. Wer die R 26 fährt, wie die meisten Leute ihre R 25/3, wird mit dem gleichen Verbrauch rechnen können wie bei dieser. Wen das Fahrwerk zu fröhlicherem Fahren reizt, der wird kaum mehr als um die 4 Liter verbrauchen.

Die R 26 soll nach Handbuchempfehlung möglichst mit Superkraftstoff gefahren werden. Worauf ich natürlich erst mal Normalsprit probierte. Tut ihr gar nichts, nur kommt sie eben doch an die Klingelgrenze, wenn man sie am Berg schindet. Aber ich meine ohnehin: bei dem Verbrauch macht der Superkraftstoff 25—30 Pfennige aus, und wer sich eine derartige Maschine kauft, dem sollte sie das wert sein.

Alles in allem: Auch die 250er BMW hat jetzt den Anschluß an die neue große Linie gefunden. Ihre hervorragenden Fahr- und Federungseigenschaften erlauben denkbar gute Motorausnutzung — das setzt sich unmittelbar in Wirtschaftlichkeit und Sicherheit um. Alltagsbrauchbarkeit und Sportlichkeit sind in dieser Maschine eindrucksvoll vereinigt, sie ist ein Motorrad für sachliche Leute mit dem Sinn fürs „Echte". Kurzum: ein Motorrad für Kenner! *Si*



Technische Daten

Bohrung	68 mm
Hub	68 mm
Hubraum	245 ccm
Verdichtung	7,5 : 1
Vergaser	Bing 1/26
Zünd-Lichtanlage	Noris ZLZ 60/6/1600 1/L Batteriezündung mit selbsttätiger Zündzeitpunktverstellung
Getriebe	siehe Text
Bereifung	3,25–18
Maße	Breite 660 mm, Länge 2090 mm, Höhe ca. 975 mm, Sattelhöhe ca. 770 mm, Bodenfreiheit ca. 115 mm, Leergewicht fahrfertig 185 kg, zulässiges Gesamtgewicht 325 kg